

## Rear seat for vehicles

**Patent number:** DE10139538

**Publication date:** 2003-03-20

**Inventor:** HABEDANK KLAUS-DIETER (DE)

**Applicant:** FAURECIA AUTOSITZE GMBH & CO (DE)

**Classification:**

- international: ***B60N2/015; B60N2/30; B60N2/005; B60N2/30; (IPC1-7): B60N2/36***

- european: ***B60N2/015B2T; B60N2/30B2C2; B60N2/30C2C4; B60N2/30M2***

**Application number:** DE20011039538 20010810

**Priority number(s):** DE20011039538 20010810

**Also published as:**

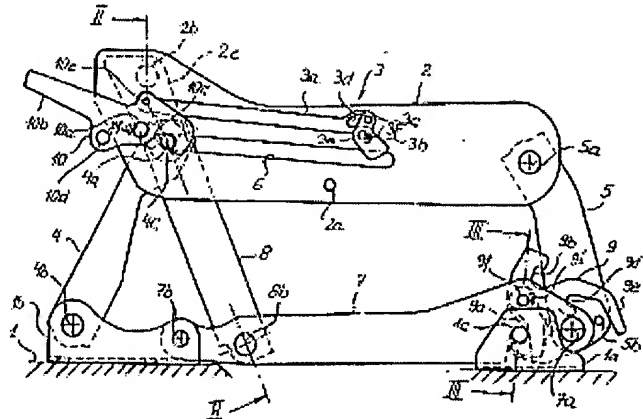


US6729689 (B2)  
US2003030312 (A1)

**Report a data error here**

Abstract not available for DE10139538  
Abstract of corresponding document: **US2003030312**

A locking and pivoting mechanism for a vehicle rear seat with a seat back mounted on a seat body and capable of being folded forward, the seat body may be mounted so that it may be folded forward from an approximately horizontal use position into an approximately vertical, final storage position, as well as into a final lowered position approximately parallel to the use position. In these two final positions, the seat back is folded forward, resting on the seat body. One end each of a front and a rear link is attached to the chassis, and the other end is each attached to the seat body. The upper end of the front link is attached to the seat body so that it may be displaced longitudinally, and may be affixed to the seat body by means of a first locking pawl. The lower end of the rear link may be connected with the chassis so that it may be released, and so that it may be affixed in the use position by means of a second locking pawl. The front end of a first connecting lever is connected to the chassis, and its rear end is connected to the rear link. The rear seat includes a second connecting lever. At least one of the two locking pawls is configured to lock the seat body in one of the final, released storage position or final lowered position and/or additionally to release the seat body from the final, locked storage or lowered position.



Data supplied from the **esp@cenet** database - Worldwide



⑮ **BUNDESREPUBLIK  
DEUTSCHLAND**



**DEUTSCHES  
PATENT- UND  
MARKENAMT**

⑫ **Patentschrift**  
⑩ **DE 101 39 538 C 1**

⑤① Int. Cl.<sup>7</sup>:  
**B 60 N 2/36**

⑳ Aktenzeichen: 101 39 538.8-16  
㉔ Anmeldetag: 10. 8. 2001  
㉔③ Offenlegungstag: -  
㉔⑤ Veröffentlichungstag  
der Patenterteilung: 20. 3. 2003

**DE 101 39 538 C 1**

Innerhalb von 3 Monaten nach Veröffentlichung der Erteilung kann Einspruch erhoben werden

⑦③ Patentinhaber:  
Faurecia Autositze GmbH & Co. KG, 31655  
Stadthagen, DE

⑦④ Vertreter:  
Thielking und Kollegen, 33602 Bielefeld

⑦② Erfinder:  
Habedank, Klaus-Dieter, 31655 Stadthagen, DE

⑤⑥ Für die Beurteilung der Patentfähigkeit in Betracht  
gezogene Druckschriften:

GB 23 55 180 A  
US 60 00 742 A

⑤④ **Fondsitz für Kraftfahrzeuge**

⑤⑦ Bei einem Fondsitz für Kraftfahrzeuge mit einer an einem Sitzteil angeordneten, vorklappbaren Rückenlehne ist das Sitzteil aus einer etwa horizontalen Gebrauchsstellung sowohl in eine etwa vertikale, endgültige Stauposition vorklappbar als auch in eine zur Gebrauchsstellung zumindest annähernd parallele endgültige Absenkenposition verlagerbar. In diesen beiden Endpositionen liegt die Rückenlehne vorgeklappt auf dem Sitzteil auf. Ein vorderer und ein hinterer Lenker sind mit einem Ende an der Karosserie und mit dem anderen Ende am Sitzteil angelenkt. Das obere Ende des vorderen Lenkers ist längsverschieblich am Sitzteil geführt und in Gebrauchsstellung am Sitzteil mittels einer ersten Verriegelungsklinke fixierbar. Das untere Ende des hinteren Lenkers ist lösbar mit der Karosserie verbindbar und in Gebrauchsstellung mittels einer zweiten Verriegelungsklinke daran fixierbar. Ein erster Verbindungshebel ist mit seinem vorderen Ende karosseriefest angelenkt, dessen hinteres Ende am hinteren Lenker angelenkt ist. Der Fondsitz weist einen zweiten Verbindungshebel auf. Mindestens eine der beiden Verriegelungsklinken ist zum Verriegeln des Sitzteils in der jeweils ausgelösten endgültigen Stauposition bzw. endgültigen Absenkenposition und/oder zusätzlich zum Lösen des Sitzteils aus der endgültigen, verriegelten Stau- oder Absenkenposition ausgebildet.

**DE 101 39 538 C 1**

[0001] Die Erfindung betrifft einen Fondsitz nach dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1.

[0002] Ein Fondsitz der als bekannt vorausgesetzten Art (US 6,000,742 A) dient dazu, bei Kraftfahrzeugsitzen mit mindestens drei Sitzreihen, insb. bei Vans, einerseits den Zugang zur dritten Sitzreihe zu erleichtern und andererseits eine weitgehend ebene Vergrößerung der Ladefläche zu ermöglichen. Das Sitzteil ist deshalb mit vorgeklappter Rückenlehne in eine vertikale Stauposition nach vorn verschwenkbar bzw. nach unten absenkbar. Das Vorklappen der Rückenlehne sowie das Absenken oder Vorschwenken des Sitzteils werden durch zwei parallel verlaufende Verbindungshebel gesteuert, von denen einer den vorderen Lenker mit einem Beschlagteil an der Rückenlehne und ein zweiter einen karosseriefesten Lagerbock für den vorderen Lenker mit dem hinteren Lenker verbindet. In der Gebrauchsstellung sind der vordere Lenker am Sitzteil und der hintere Lenker an der Karosserie jeweils durch eine Verriegelungsklinke fixiert. Weder in der Stau- noch in der Absenkposition ist das Sitzteil gegen ein unbeabsichtigtes Zurückklappen oder Anheben gesichert.

[0003] Ausgehend von diesem Stand der Technik liegt der Erfindung die Aufgabe zugrunde, bei einem Fondsitz der als bekannt vorausgesetzten Art eine ungewollte Bewegung des Sitzteils in der Stau- und/oder in der Absenkposition zu verhindern.

[0004] Die Lösung dieser Aufgabe erfolgt mit den Merkmalen des Patentanspruchs 1.

[0005] Zur Verriegelung des Sitzteils in der Stauposition sowie in der Absenkposition sind keine gesonderten Betätigungsmittel erforderlich. Das Verriegeln und Lösen des Sitzteils in diesen Endpositionen wird weitgehend mit denselben Betätigungselementen vorgenommen. Die Verriegelungselemente müssen für ihre zusätzliche Aufgabe nur leicht modifiziert werden, so daß für die Lösung nur geringer Aufwand und Raum benötigt wird.

[0006] Bevorzugte Ausgestaltungen der Erfindung ergeben sich aus den Unteransprüchen.

[0007] In einer bevorzugten Ausführungsform mit zwei Verriegelungsklinken wird außerdem verhindert, das die für das Erreichen der Endposition nicht benötigte Verriegelungsklinke in dieser Position gelöst werden kann.

[0008] Nachstehend wird eine bevorzugte Ausführungsform der Erfindung anhand der Zeichnungen im einzelnen beschrieben. Es zeigen:

[0009] Fig. 1 eine schematische Seitenansicht eines Fondsitzes in Gebrauchsstellung;

[0010] Fig. 2 einen Schnitt entlang der Schnittebene II-II in Fig. 1;

[0011] Fig. 3 einen Schnitt entlang der Schnittebene III-III der Fig. 1;

[0012] Fig. 4 eine Seitenansicht des Fondsitzes nach Fig. 1 in abgesenkter Endposition;

[0013] Fig. 5 einen vergrößerten Ausschnitt des rückwärtigen karosseriefesten Anlenkpunktes des Fondsitzes gemäß Fig. 4;

[0014] Fig. 6 eine Seitenansicht des Fondsitzes nach Fig. 1 mit in eine Stauposition vorgeklapptem Sitzteil;

[0015] Fig. 7 einen vergrößerten Ausschnitt des rückwärtigen Anlenkpunktes gemäß Fig. 6.

[0016] Von einem Kraftfahrzeugsitz ist in den Zeichnungen lediglich ein Sitzteil 2 mit seiner Tragstruktur dargestellt, an der eine nicht dargestellte Rückenlehne mittels einer an sich bekannten Klapp- oder Neigungsverstellvorrichtung verschwenkbar gelagert ist. Das Sitzteil 2 ist aus der in Fig. 1 dargestellten Gebrauchsstellung sowohl in eine verti-

kale Stauposition vorklappbar als auch parallel zur Gebrauchsstellung in eine Absenkposition absenkbar. Sowohl in der Stauposition als auch in der Absenkposition liegt die nicht dargestellte Rückenlehne mit ihrer Anlehenseite auf der Oberseite des Sitzteils 2 auf.

[0017] Das Sitzteil 2 stützt sich mittels paarweise angeordneter vorderer Lenker 4 und rückwärtiger Lenker 5 an der Bodengruppe einer Karosserie 1 ab, von denen in den Zeichnungen nur jeweils einer sichtbar ist. Der vordere Lenker 4 ist um einen unteren Anlenkpunkt 4b an einem mit der Karosserie 1 fest verbundenen Lagerbock 1b schwenkbar gelagert. In einem oberen Anlenkpunkt 4a weist der Lenker 4 einen Rastbolzen 4c auf, mit dem das obere Ende des Lenkers 4 in einer seitlich am Sitzteil 2 angeordneten Längsführung 6 längsverschieblich geführt ist. In der in Fig. 1 dargestellten Gebrauchsstellung des Sitzteils 2 wird der Rastbolzen 4c von einem Klinkenmaul 10c einer ersten Verriegelungsklinke 10 übergriffen, die um eine Schwenkachse 10a verschwenkbar am Sitzteil 2 gelagert ist.

[0018] Die Verriegelungsklinke 10 wird durch einen Betätigungshebel 10b zur Freigabe des Rastbolzens 4c entgegen dem Uhrzeigersinn verschwenkt. An der Verriegelungsklinke 10 ist ein Vorsprung 10d vorgesehen, der die Schwenkbewegung begrenzt. Der Vorsprung 10d legt sich entweder an der Vorderkante des Sitzteils 2 oder des Lenkers 4 an. Die Verriegelungsklinke 10 ist in Verriegelungsrichtung durch eine Feder vorgespannt, die durch einen Pfeil 10f symbolisiert wird.

[0019] An der Verriegelungsklinke 10 ist außerdem eine Verbindungstange 3a eines Verbindungsgestänges 3 um eine Achse 10e, die sich etwa parallel zu der Längsführung 6 erstreckt, verschwenkbar angelenkt. Die Verbindungstange 3a ist über eine aus einem Schlitz 3d und einem Stift 3c bestehende Stift-Schlitzverbindung mit einem um eine Achse 3e schwenkbar am Sitzteil 2 gelagerten Sperrelement 3b verbunden. Das Sperrelement 3b überdeckt teilweise die Längsführung 6 an deren hinterem Ende.

[0020] Der hintere Lenker 5 ist um einen oberen Anlenkpunkt 5a verschwenkbar am hinteren Bereich des Sitzteils 2 gelagert. Sein unteres Ende ist mit einem ersten Verbindungshebel 7 in einem hinteren Gelenkpunkt 7a gelenkig verbunden. Eine zweite Verriegelungsklinke 9 ist um eine Schwenkachse 9f verschwenkbar an dem ersten Verbindungshebel 7 gelagert, der einen Bolzen 1c mit einer Aufnahme 7c umschließt, wenn sich der Fondsitz in seiner Gebrauchsstellung befindet. Der Bolzen 1c wird in der Aufnahme 7c von einem ersten Klinkenmaul 9a untergriffen. Der Bolzen 1c ist von einem mit der Karosserie 1 fest verbundenen Lagerbock 1a gehalten.

[0021] Zum Lösen des hinteren Endes des Verbindungshebels 7 von der Karosserie 1 wird die zweite Verriegelungsklinke 9 durch einen Betätigungshebel 9e gegen die Kraft einer in Schließrichtung 9i wirkenden Feder um die Schwenkachse 9f verschwenkt. Auf der zur Schwenkachse 9f dem Klinkenmaul 9a diametral gegenüberliegenden Seite weist die Verriegelungsklinke 9 ein weiteres Klinkenmaul 9b auf, das mit einem sitzteilfesten Rastbolzen 2a zusammenwirkt. An der Verriegelungsklinke 9 ist benachbart zum Betätigungshebel 9e außerdem eine Ausnehmung 9d vorgesehen, die mit einem Vorsprung 5b an dem hinteren Lenker 5 zusammenwirkt.

[0022] An der Verriegelungsklinke 9 ist eine zusätzliche Klinke 9g um die Schwenkachse 9f verschwenkbar gelagert, deren Klinkenmaul 9c das Klinkenmaul 9a teilweise übergreift. Die zusätzliche Klinke 9g ist durch eine zusätzliche Feder, die ebenfalls in Schließrichtung 9i wirkt, gegenüber dem Verbindungshebel 7 vorgespannt.

[0023] Das Klinkenmaul 9a umschließt den Bolzen 1c

derart, das bei einer Belastung, beispielsweise infolge eines Crashes, keine Kräfte in Löserichtung auf die Verriegelungsklinke 9 wirken. Damit ein derartig gestaltetes Klinkenmaul 9a über den Bolzen 1c geschwenkt werden kann, muß es im Normalfall mit Spiel zu diesem angeordnet sein. Dieses Spiel könnte zum Klappern der Sitzverriegelung führen. Das zusätzliche Klinkenmaul 9c umgreift den Bolzen 1c mit einer keilförmig verlaufenden Kontaktfläche, durch deren Nachstellwirkung jedes Spiel ausgeglichen wird. Auf die damit verbundene geringere Sicherheit bei einem Crash braucht wegen des Klinkenmauls 9a keine Rücksicht genommen zu werden.

[0024] Der Verbindungshebel 7 ist mit seinem vorderen Ende verschwenkbar an dem Lagerbock 1b gelagert. Sein vorderer Gelenkpunkt 7b hat von dem Anlenkpunkt 4b des Lenkers 4 einen geringen horizontalen Abstand. Zwischen dem vorderen 7b und dem hinteren Gelenkpunkt 7a ist ein zweiter Verbindungshebel 8 an dem ersten Verbindungshebel 7 gelagert. Der Verbindungshebel 8 verschwenkt mittels einer im Verbindungshebel 7 drehbar gelagerten Gelenkwelle 8c um einen unteren Gelenkpunkt 8b. Das obere Ende des Verbindungshebels 8 ist um einen oberen Gelenkpunkt 8a verschwenkbar mit einer an dem Sitzteil 2 befestigten Lasche 2c verbunden. Die Lasche 2c ist an einem vorderen, rohrförmig ausgebildeten Querholm 2b des Sitzteils 2 angebracht. Wie aus Fig. 2 ersichtlich, fluchtet der Gelenkpunkt 8a in der Gebrauchsstellung mit der Achse des Rastbolzens 4c.

[0025] Zur Vergrößerung des Laderaums kann, wie in Fig. 4 dargestellt, das Sitzteil 2 gemeinsam mit der nicht gezeigten, vorgeklappten Rückenlehne soweit abgesenkt werden, daß mit benachbarten Fondsitzen oder dem benachbarten Laderaumboden eine ebene Fläche gebildet wird. Die Verriegelungsklinke 10 wird dazu in Löserichtung verschwenkt. Das obere Ende des Lenkers 4 verschiebt sich mit dem Rastbolzen 4c in der Längsführung 6 nach hinten. Gleichzeitig verschwenken der zweite Verbindungshebel 8 und der hintere Lenker 5 entgegen dem Uhrzeigersinn um die unteren Gelenkpunkte 8b und 7a. Wie insb. aus Fig. 5 ersichtlich, verschwenkt der Vorsprung 5b gemeinsam mit dem Lenker 5 um den Gelenkpunkt 7a und wandert in die Ausnehmung 9d. Die Verriegelungsklinke 9 läßt sich daher nicht mehr verschwenken.

[0026] Der Rastbolzen 4c verdrängt bei seiner Bewegung nach hinten das Sperrelement 3b aus dem Bereich der Längsführungsbahn 6, wobei sich der Stift 3c im Schlitz 3d bewegt. Nachdem der Rastbolzen 4c das Sperrelement 3b passiert hat, wird es von einer durch den Pfeil 3f gekennzeichneten Feder in seine Ausgangslage zurückgeschwenkt. Damit ist der vordere Lenker 4 in seiner Lage gegenüber dem Sitzteil 2 blockiert und das Sitzteil 2 kann nicht unbeabsichtigt angehoben werden. Erst durch erneutes Betätigen der Verriegelungsklinke 10 wird das Sperrelement 3b aus der Bewegungsbahn des Rastbolzens 4c entfernt, so daß das Sitzteil 2 in die Gebrauchsstellung zurückkehren kann.

[0027] Zur Vergrößerung der Zugangsöffnung zu einer rückwärtigen Sitzreihe wird die Rückenlehne auf das Sitzteil 2 geklappt. Die Verriegelungsklinke 9 wird mittels des Betätigungshebels 9e in ihre Freigabestellung verschwenkt und gibt den Bolzen 1c frei. Dabei nimmt sie mit ihrer Rückseite den auf der Klinke 9g angeordneten Vorsprung 9h mit, so daß auch die Klinke 9g den Bolzen 1c freigibt. Die Verriegelungsklinke 10 bleibt im Eingriff mit dem Verriegelungsbolzen 4c, so daß der obere Anlenkpunkt 4a sich gegenüber dem Sitzteil 2 nicht verschieben kann. Das Sitzteil 2 kann nun um den Anlenkpunkt 4a in eine aufrechte Lage verschwenkt werden. Der Lenker 4 und der Verbindungshebel 7 verschwenken dabei um ihre karosseriefesten Anlenk-

punkte 4b und 7b. Das Sitzteil 2 wird dadurch zusätzlich nach vorn verlagert.

[0028] Der Verbindungshebel 7 nimmt gemäß Fig. 6 und 7 mit dem rückwärtigen Lenker 5 eine nahezu gestreckte Lage ein. Sie ragen damit nicht in die Zugangsöffnung vor. Die zweite Verriegelungsklinke 9 stößt vor Erreichen der endgültigen Stauposition an den Rastbolzen 2a und ihr zweites Klinkenmaul 9b wird federnd über diesen gedrückt. Damit sind das Sitzteil 2 und der Verbindungshebel 7 gegeneinander fixiert. Ein Zurückschwenken des Sitzteils 2 in die Gebrauchslage ist erst möglich, wenn die zweite Verriegelungsklinke 9 in Löserichtung verschwenkt wird, so daß das Klinkenmaul 9b den Rastbolzen 2a freigibt.

[0029] Beim Vorklappen in die Stauposition ist gemeinsam mit dem Sitzteil 2 auch die erste Verriegelungsklinke 10 um den Anlenkpunkt 4a verschwenkt worden. Der Vorsprung 10d hat sich dabei an die Vorderkante des Lenkers 4 angelegt. Die Verriegelungsklinke 10 kann daher nicht mehr in Löserichtung verschwenkt werden.

[0030] Wenn das Sitzteil 2 in seine Gebrauchsstellung zurückkehrt, gleiten sowohl das Klinkenmaul 9a der Verriegelungsklinke 9 als auch das zusätzliche Klinkenmaul 9c der Klinke 9g über den Bolzen 1c. Das Sitzteil 2 ist durch die beiden Klinkenmäuler 9a und 9c sicher und spielfrei mit der Karosserie 1 verbunden. Beide Verriegelungsklinken 9 und 10 können nun wieder wahlweise betätigt werden.

#### Patentansprüche

1. Fondsitz für Kraftfahrzeuge mit einer an einem Sitzteil (2) angeordneten, vorklappbaren Rückenlehne, wobei das Sitzteil (2) aus einer etwa horizontalen Gebrauchsstellung sowohl in eine etwa vertikale, endgültige Stauposition vorklappbar als auch in eine zur Gebrauchsstellung zumindest annähernd parallele, endgültige Absenkposition verlagerbar ist und wobei in diesen beiden Endpositionen die Rückenlehne vorgeklappt auf dem Sitzteil (2) aufliegt, mit einem vorderen und einem hinteren Lenker (4; 5), die mit einem Ende an der Karosserie (1) und mit dem anderen Ende am Sitzteil (2) angelenkt sind, wobei das obere Ende des vorderen Lenkers (4) längsverschieblich am Sitzteil (2) geführt und in Gebrauchsstellung am Sitzteil (2) mittels einer ersten Verriegelungsklinke (10) fixierbar ist und das untere Ende des hinteren Lenkers (5) lösbar mit der Karosserie (1) verbindbar und in Gebrauchsstellung mittels einer zweiten Verriegelungsklinke (9) daran fixierbar ist, ferner mit einem ersten Verbindungshebel (7), dessen vorderes Ende (7b) karosseriefest angelenkt und dessen hinteres Ende (7a) am hinteren Lenker (5) angelenkt ist, sowie mit einem zweiten Verbindungshebel (8), dadurch gekennzeichnet, daß der zweite Verbindungshebel (8) mit seinem oberen Ende an einem sitzteilfesten Bereich und mit seinem unteren Ende an dem ersten Verbindungshebel (7) angelenkt ist, und daß mindestens eine der beiden Verriegelungsklinken (9; 10) zum Verriegeln des Sitzteils gegen eine Verlagerung aus der jeweils ausgelösten endgültigen Stauposition bzw. endgültigen Absenkposition ausgebildet ist und/oder zusätzlich zum Lösen des Sitzteils (2) aus der endgültigen, verriegelten Stauposition bzw. Absenkposition.

2. Fondsitz nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß zumindest eine der Verriegelungsklinken (9; 10) in ihrer mit der endgültigen Stau- oder Absenkposition korrespondierenden Verriegelungsstellung mit einem zu fixierenden Rastbolzen (2a; 4c) zusammenwirkt.

3. Fondsitz nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekenn-

zeichnet, daß mindestens eine der Verriegelungsklin-  
ken (9; 10) entgegen der Löserichtung durch eine Feder  
vorgespannt ist.

4. Fondsit nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet,  
daß der Rastbolzen (4c) ein den vorderen Lenker (4) 5  
längsverschieblich am Sitzteil (2) in einer Längsfüh-  
rung (6) führender Bolzen ist, der mittels eines an der  
ersten Verriegelungsklinke (10) angelenkten Verbind-  
ungsgestänges (3) in der mit der endgültigen Absenk-  
position korrespondierenden Verriegelungsstellung ge- 10  
halten wird.

5. Fondsit nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet,  
daß das Verriegelungsgestänge (3) eine schwenkbar an  
der ersten Verriegelungsklinke (10) angelenkte Verbind-  
ungsstange (3a) und ein um eine zur Schwenkachse 15  
(10a) der Verriegelungsklinke (10) parallele Achse (3e)  
schwenkbar gelagertes Sperrelement (3b) umfasst.

6. Fondsit nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet,  
daß das Sperrelement (3b) über einen Leerweg  
schwenkbeweglich mit der Verbindungsstange (3a) 20  
verbunden ist.

7. Fondsit nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet,  
daß der Leerweg über eine Stift-Schlitzverbindung (3c,  
3d) erzeugt wird.

8. Fondsit nach einem oder mehreren der Ansprüche 25  
1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, daß die für die end-  
gültige Absenkposition vorgesehene, erste Verriege-  
lungsklinke (10) in der endgültigen Stauposition des  
Sitzteils (2) unverschwenkbar blockiert ist.

9. Fondsit nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, 30  
daß die Blockierung mittels eines Vorsprungs (10d) an  
der ersten Verriegelungsklinke (10) erfolgt, der in der  
Stauposition an dem vorderen Lenker (4) anliegt.

10. Fondsit nach Anspruch 2, dadurch gekennzeich-  
net, daß der durch die zweite Verriegelungsklinke (9) 35  
zu fixierende Rastbolzen (2a) am Sitzteil (2) befestigt  
ist.

11. Fondsit nach Anspruch 10, dadurch gekennzeich-  
net, daß die zweite Verriegelungsklinke (9) zwei unter-  
schiedliche Klinkenmäuler (9a; 9b) aufweist, deren ei- 40  
nes zum Zusammenwirken mit einem karosseriefesten  
Bolzen (1c) und deren anderes zum Zusammenwirken  
mit dem sitzteilfesten Rastbolzen (2a) ausgebildet ist.

12. Fondsit nach Anspruch 11, dadurch gekennzeich-  
net, daß einem der beiden unterschiedlichen, ver- 45  
schwenkbaren Klinkenmäuler (9a) ein zusätzliches,  
verschwenkbares Klinkenmaul (9c) zugeordnet ist, das  
um dieselbe Schwenkachse (9f) verschwenkbar ist.

13. Fondsit nach Anspruch 12, dadurch gekennzeich-  
net, daß das zusätzliche Klinkenmaul (9c) durch eine 50  
Feder vorgespannt ist.

14. Fondsit nach einem oder mehreren der Ansprüche  
10 bis 13, dadurch gekennzeichnet, daß die für die end-  
gültige Stauposition vorgesehene, zweite Verriege- 55  
lungsklinke (9) in der endgültigen Absenkposition des  
Sitzteils (2) unverschwenkbar blockiert ist.

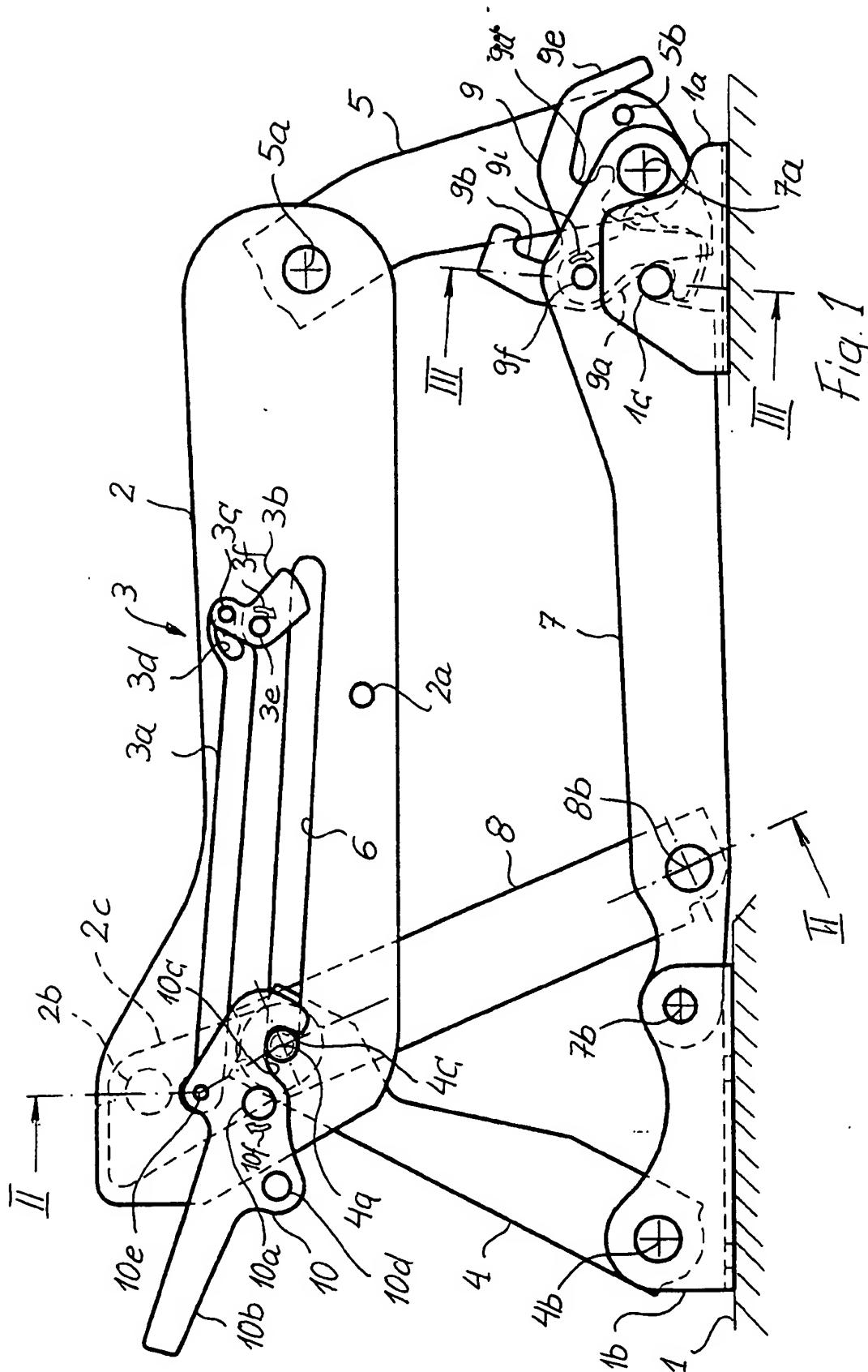
15. Fondsit nach Anspruch 14, dadurch gekennzeich-  
net, daß ein am rückwärtigen Lenker (5) befestigter  
Vorsprung (5b) den Verschwenkweg der zweiten Ver- 60  
riegelungsklinke (9) bei abgesenktem Sitzteil (2) blok-  
kiert.

---

Hierzu 7 Seite(n) Zeichnungen

---

- Leerseite -



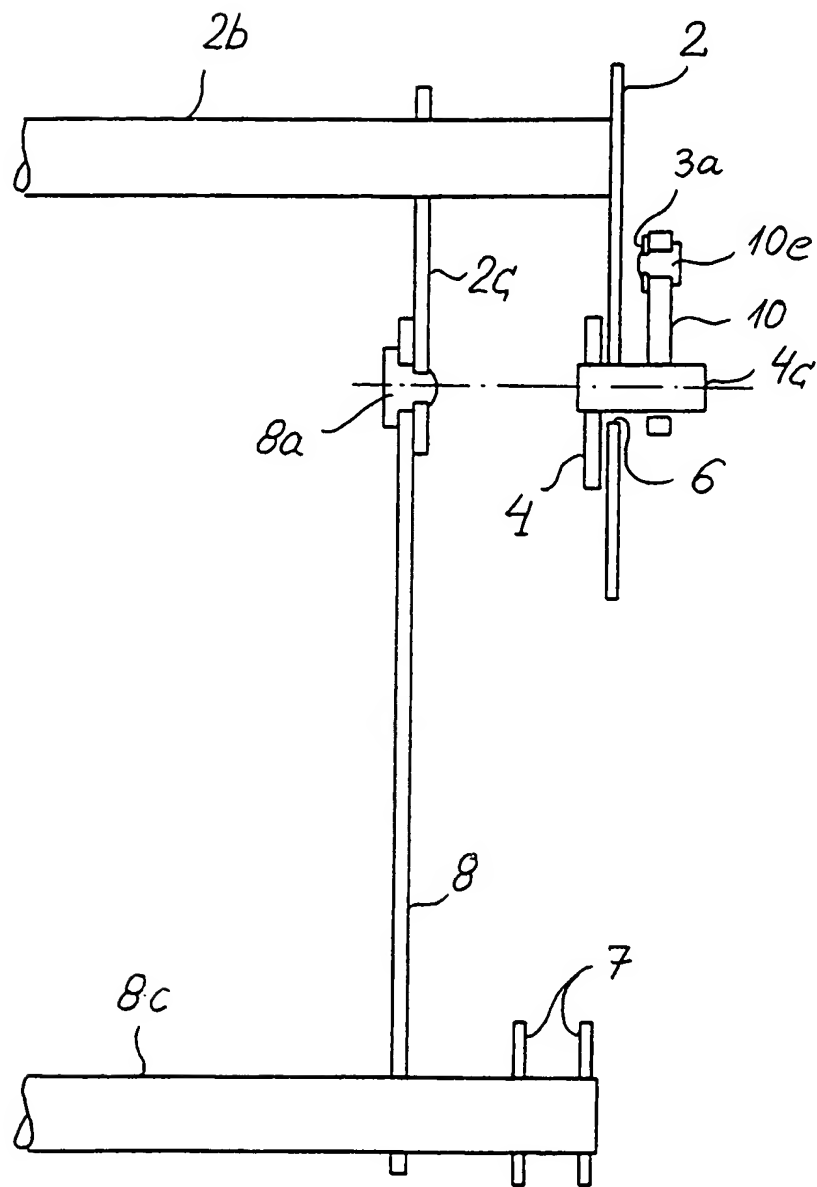


Fig. 2



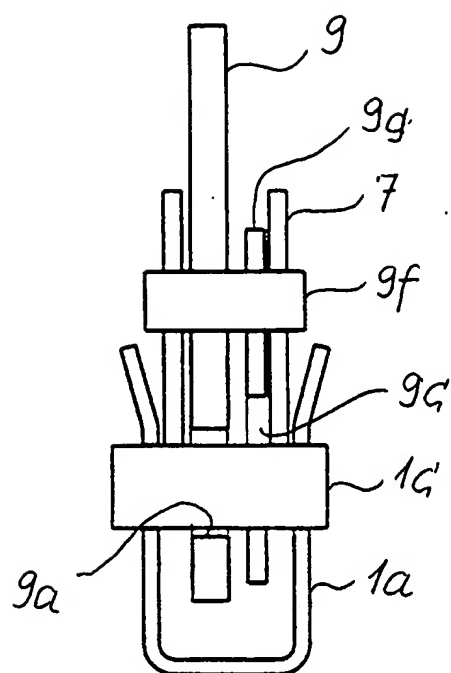


Fig. 3

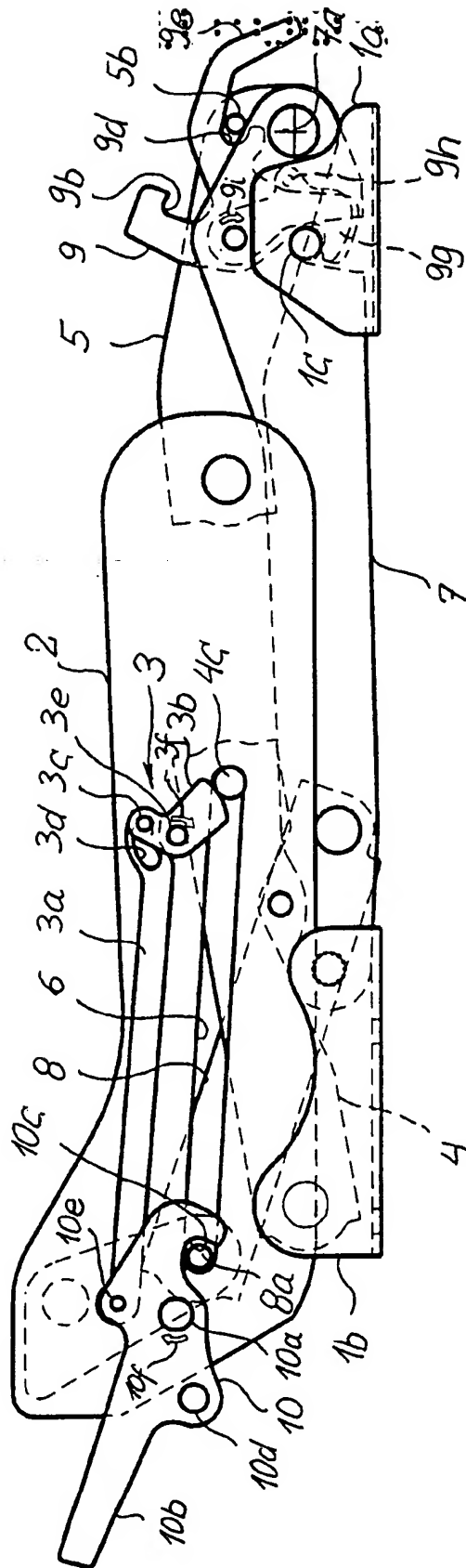


Fig. 4

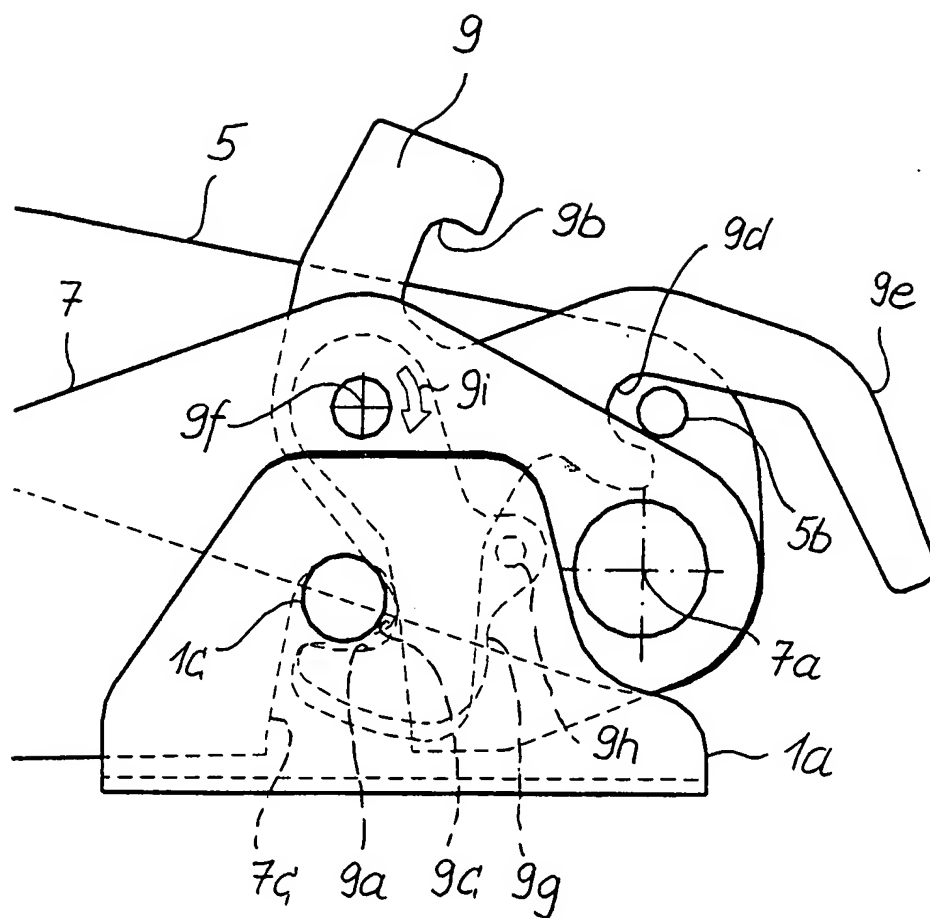


Fig. 5

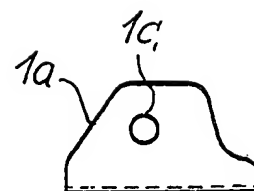
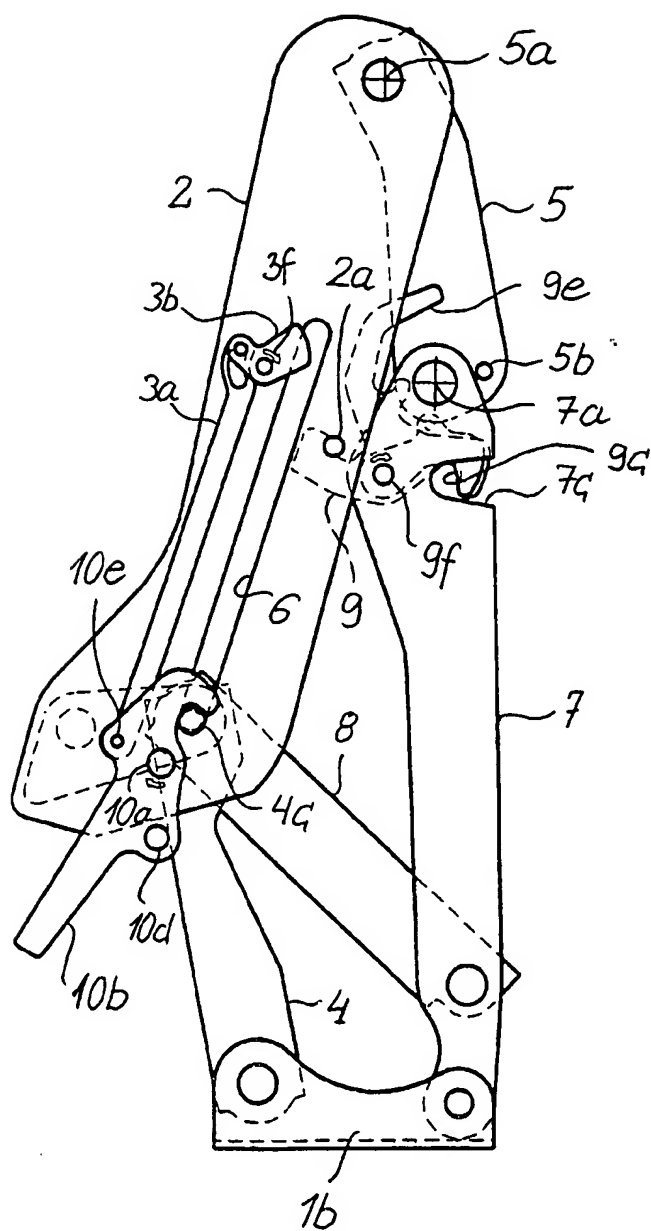


Fig. 6

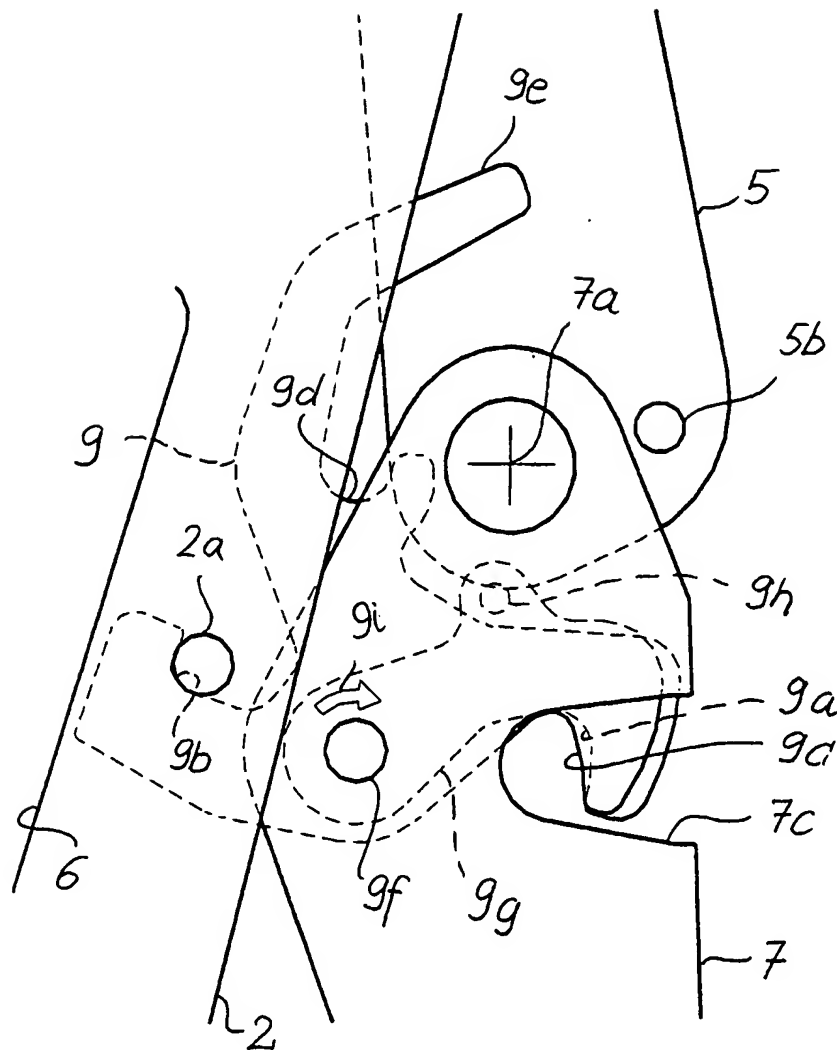


Fig. 7